LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 7 (79) Poznań, 17 kwietnia 1927. Tom V

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Kiedy niespełna dziesięć lat temu z pętów stopiędziesięcioletniej niewoli zmartwychstała Ojczyzna nasza, zagrały polskie dzwony hymn wolności.

Już w pierwszych dniach musieliśmy wszyscy, z wszech krańców, spieszyć zmartwychwstałej Ojczyznie na pomoc. I każdy wedle swych sił i mocy, nie bacząc na oddalenie, spieszył do swej Matki-Ojczyzny, niosąc jej swe życie i siły w ofierze, broniąc granic od czyhających zewsząd wrogów.

A wśród tych było i pokolenie orłów — pokolenie młodzieży, która rozumiejąc znaczenie lotnictwa, objęła służbę straży powietrznej.

Z nicości powstała polska flota powietrzna. Husarze, czasu świetności drzemiący w Tatrach, zwartwychwstali — odrodzili się w hufie skrzydlatym, w rytmicznym trzasku silników.

Obok nich powstał cały szereg pracowników na tej niwie, dzięki którym powietrze polskie zapełnia się samolotami polskimi. Lśniące ptaki, o potężnych skrzydłach, w warkocie silników opuszczają Polskie fabryki, by wypełniać szeregi skrzydlatej floty.

Teraz czas na czyn! Niech wśród pokolenia naszego zmartwychwstanie dawna ofiarność polska na cele narodowe, niech powstają fundacje, nagrody, konkursy lotnicze; młodzież nasza na pewno się niemi zainteresuje.

I skrzydła polskie zajaśnieją w blasku słonecznym otulając i chroniąc kraj i ludność, święcącą Święto Zmartwychwstania Pańskiego. — Alleluja!

WSZYSTKIM CZYTELNIKOM, PRZYJACIOŁOM I WSPÓŁPRACOWNIKOM ZASYŁA SERDECZNE ŻYCZENIA
WESOŁYCH ŚWIĄT
REDAKCJA I ADMINISTRACJA „LOTNIKA“.

Jak się nauczyłem latać.*)

Za lat kilka młodzieniec o wyglądzie sportowym, posiadający pewien zasób środków pieniężnych, który nie umie latać na sportowym płatowcu, uważany będzie przez wszystkich za nadzwyczajny fenomen tak, jak dziś w podobny sposób patrzymy na niego, o ile nie potrafi prowadzić sportowego samochodu lub motocykla.

Dziś jednak, ktoś, kto dla własnej przyjemności uczy się latać, uważany jest przez ogół albo za lunatyka, albo za bohatera. Nadmienić należy, że ten pierwszy przydomek zdaża się o wiele częściej. Wielu sadzi, że o ile przymiotnik „nieustraszony“ stosowało się do pionierów lotnictwa i stosuje się do lotnika wojskowego, o tyle latający na nowoczesnych maszynach sportowych na podobny dodatek nie zasługuje. Może i nie bez słuszności.

Szczegół ten podnoszę, na doniesienie bowiem przyjaciołom moim, że zamierzam rozpocząć naukę latania, spotkałem sie z wyrazistem zdaniem w oczach mych interlokutorów, w rodzaju: „Czy Ty czasem nie zamierzasz w zamkniętej beczce puścić się na wody Niagary!“ „A możebyś tak spróbował obłazić świat na rękach, jak ten Kanadyjczyk. Mniej ryzykowne i nie wiele tańsze?“

Każdy uczący się latać spotka się prędzej czy później z podobnem zdaniem wśród swych najbliższych. Pogląd ten zatrze jednak czas i przyzwyczajenie.

Tylu ludzi o wielkich zaletach i doświadczeniu pisało o lataniu, że takiemu ignorantowi jak ja, uczącemu się latania powoli, muszę coś nie coś wytłomaczyć. Ludzie o wielkich zaletach i doświadczeniu, którzy pisali o lataniu, dzielą się na dwie klasy. Pierwsza opisuje nadzwyczajne przygody i niesłychane trudności, stawiając latanie na płaszczyźnie heroizmu. Czytając ich utwory, zwyczajny człowiek odnosi niesłabnące wrażenie, że nie godzien jest „rozwiązać rzemyka u trzewika“ pilota. Drudzy, doświadczeni, już tak dobrze znają technikę lotu, że piszą o tej czynności jako o zjedzeniu bułki z masłem. Oczywiście — bo całe latanie jest dla nich codzienną bułką z masłem.

Do wypracowań tych ostatnich odnosi się zwyczajny człowiek trochę niedowierzająco — zdaje się, że słusznie. Tyle jest przecie ludzi doświadczonych, opowiadających o łatwości wykonania ich projektów, że — byłyby one zupełnie proste, o ile by się wiedziało, jak je należy zrobić.

Człowiek zwyczajny chce znać zdanie człowieka zwyczajnego. Oto jest powód, dla którego ja, człowiek zwyczajny chcę wszystkim czytelnikom „Lotnika“ o lataniu opowiedzieć.

Zgłosiłem się do szkoły lotnictwa sportowego (podobno wkrótce w Poznaniu Związek Lotników Polskich zamierza taka otworzyć), posiadając wcale nieźle zasady pracy silnika, ale posiadając co najmniej mglisto - zielone pojęcie o lataniu. Miałem coprawda sposobność dokonania przedtem kilku dłuższych podróży na samolotach komunikacyjnych, słyszałem przed lotem o: dziurach, wirach, próżniach itp. niedelikatnościach atmosferycznych, nic jednak w czasie lotów nie odczułem. Siedzenie było wygodne, maszyna trochę się kiwała, tak mniej więcej jak auto na szosie, papierosów spaliłem sporo i... przylecieliśmy. Muszę również przyznać, że wcale nie miałem i nie mam zamiaru stać się sławnym asem czy inną kartą lotnictwa. Do szkoły poszedłem dlatego, że sądziłem, iż latanie jest rozrywką przyjemną, tak jak zresztą inni koledzy w szkole sądzili.

Najważniejsze pytanie to: „Ile kosztuje nauka?“ Nawiasem mówiąc, jest to bardzo pocieszające, że już dziś nie jest pierwszem pytaniem: „A czy to bardzo niebezpieczne?“ Otóż nauka w szkole cywilnej dla lotnictwa komunikacyjnego[1]) jest kosztowna — 8 000—10 000 złotych. Ten rodzaj jest niedostępny dla szerszego ogółu. Istnieją jednak kluby lotnictwa sportowego, które koszt nauki latania sprowadzają do granic możliwości każdego z nas. Wstępne wynosi 130 złotych, godzina latania kosztuje 60 złotych. Najmniej należy wykonać z instruktorem 8 godzin lotu na dwusterze, a reszta zależy od samego ucznia. Najczęściej koszt ogólny wynosi 950—1 200 zł.

Drugie ważne pytanie to: „Jak długo trzeba się uczyć?“ Zależy to jednak od wielu rzeczy i dlatego trudno jest dać odpowiedź wyczerpującą.

W pierwszym rzędzie zależy to od ilości płatowców i kolegów, chcących być instruktorami w klubie, wreszcie od ilości współuczni u jednego instruktora. Zależy to od czasu, jakim uczeń rozporządza i od tego, czy ten czas wypada w dogodnych godzinach, kiedy płatowce są wolne. Wreszcie zależy to od pogody. Ostatni warunek usprawiedliwia zupeł-

[1]) Autor mówi o szkołach i stosunkach angielskich.

*) *Artykuł powyższy nadesłany z Anglji, przez jednego z przyjaciół pisma naszego podaje warunki, w których każdy może w Angli zdobyć dyplom pilota sportowego.*

nie, dlaczego nie można dać na pytanie: „Jak długo", odpowiedzi wyczerpującej.

Dla mnie wystarczyło naprzykład 10 dni po ½ godziny dziennie. Pierwsze trzy dni były bezwartościowe, jak mi powiedziano, ponieważ mgły zaścielały horyzont. Zasadniczą częścią pierwszych lekcyj jest nauka trzymania nosa płatowca „na horyzoncie", brak tego ostatniego uniemożliwiał mi wykonanie zadania. Ha! trudno, może i prawda. Pozatem szereg dni był nie możliwy dla latania szkolnego. Należy jednak przyznać, że zwykle te dni nieodpowiednie wypadały wtedy, kiedy rozporządzałem odpowiednim czasem.

Zasadniczo przyznać muszę, że trzeba specjalnego pecha, nieszczęścia, zbiegu okoliczności itp., by w przeciągu 12 tygodni nie osiągnąć celu.

Wyjaśnić muszę, że Polska klubów niema, a że Angielski rząd bardzo dba o ich rozwój i że właśnie w Anglji stale byłem, zapisałem się do klubu. Jest to zasadniczy warunek. Stałem się więc członkiem klubu po wypełnieniu deklaracji i przyjęciu przy Clifford Street 3 w Londynie. Po zaznajomieniu się z zwyczajami i z innymi członkami, poznałem członka instruktora C. B. White, który po kilkorazowej pogawędce oświadczył, że chętnie podejmie się tak niewdzięcznego zadania, jak szkolenie, Wypełniłem więc nową deklarację, w której wyczytałem, że klub przyjmuje odpowiedzialność za płatowce, instruktorów, materjały pędne, a za wypadki odpowiada, o ile dodatkowo się ubezpieczę. Od tej chwili stałem się członkiem - uczniem.

Ostatni krok przed odlotem to wybranie odpowiedniego hełmu ochronnego. Jest to o wiele ważniejsze, niż się ogólnie przypuszcza. Angielskie hełmy posiadają bowiem wmontowane telefony, których otwory winny padać dokładnie na muszle uszne. W ten sposób instruktor bez natężenia głosu może każdej chwili udzielać stosownych uwag uczniowi.

Starsi piloci, którzy w ciągu kilku lotów nabywali nowej wiedzy, a uczyli się praktycznie dopiero w czasie samodzielnych lotów, patrzą z politowaniem na gościa uzbrojonego w kask z telefonem i na punkt statutu klubowego, przewidujący minimum 8 godzin dwusteru.

Pomimo jednak ich twierdzeń, że spartańskie metody minionych lat są lepsze, nie można nie zauważyć, że nowy system jest bardziej ekonomiczny dla życia płatowców i ludzi. Instruktor mój opowiadał mi, że w czasie gdy był w szkole, nigdy nie mógł się zorjentować, co znaczą brutalne szarpania sterami, wykonywane przez uczącego latać, nie było bowiem sposobu porozumienia się. Przy dzisiejszych kaskowych telefonach historja ta wygląda inaczej. Instruktor może każdej chwili najdokładniej wytłomaczyć uczniowi, jaki błąd zrobił, dlaczego ruch, który wykonał jest niedobry, i czego należy się wystrzegać; uczeń może równie łatwo zadawać pytania. Instruktor wprowadza płatowiec w „korkociąg" i wyprowadza, tłumacząc cały czas ruchy sterami i ich skutki. Innemi słowy, nim uczeń odbędzie lot samodzielny, ryzyko sproszkowania siebie i płatowca doprowadza się do minimum. Z drugiej strony redukuje to koszta latania i ryzyko.

W dalszym ciągu należy wpisać się do wyłożonej książki, która ustala czas pożyczania płatowca. Należy zrobić to dokładnie, po porozumieniu się z instruktorem i po obliczeniu z swym czasem, na czas dłuższy.

Aamotorów bowiem do latania jest bardzo dużo i zwyczajnie należy przynajmniej tydzień przed lotem wypożyczyć aparat.

Wreszcie nadszedł termin pierwszej lekcji. Stojąc przy płatowcu, czekając na instruktora, czułem się kompletnym idjotą.

Obiecywałem sobie solennie, że przeczytam przynajmniej 5 różnych książek i książeczek o „teorji lotu" i tylko wrodzone lenistwo (nie lubię wcześnie wstawać) było powodem, że na lotnisku nie zjawiłem się z suwakiem logarytmicznym, notesem i ołówkiem. Sądziłem, że pierwsza godzina lekcji upłynie przynajmniej na ścisłem i naukowem określaniu właściwości lotek i drążka sterowego.

Przyszedł instruktor. Wyglądał wspaniale. Czułem, że w tej chwili mógłby odbyć rajd do najodleglejszych zakątków Afryki. Pisanoby o nim: „Sławny pilot walczył z niesłychanymi trudnościami, stado orłów napadło płatowiec nad Atlasem; pomimo zbliżających się stad bizonów, zmuszony do lądowania przez defekt silnika, palił spokojnie papierosa. W ostatniej chwili wystartował. Po raz drugi lądował w okolicach jeziora Burkwowa - Burkwowa, które roi się od wężów wodnych..."

Z zadumy wyrwał mnie jego głos: „Czy kask jest odpowiedni? — Prosze o dowód wpłaty za lot."

Przeszliśmy do płatowca. Instruktor pokazał mi: drążek sterowy i ster nożny, rączkę do gazu, wskaźnik szybkości, licznik obrotów, wysokościomierz, usadził mnie i przypasał.

Lekki ruch śmigła i silnik zaczął pracować miarowym stukotem dobrze wyregulowanego motoru. Instruktor zajął przednie siedzenie. „Czy Pan dobrze słyszy", krzyczał telefon w moje uszy; dźwignia do gazu poruszyła się wolno ku przodowi i, nim zdołałem zorjentować się, odczułem zanikanie prawa ciążenia, a hangary i lotnisko zmniejszały się coraz bardziej.

Przygotowania i nauka przed lotem trwała nie dłużej jak 10 minut.

Pierwsze trzy loty nie były szczęśliwe. Było bardzo parno. Dla odświeżenia lataliśmy bez surdutów i kamizelek. Od ziemi unosiły się strugi falującego gorącego powietrza, zakrywającego zupełnie linję horyzontu. To ostatnie było najgorsze. Instruktor z olbrzymią dozą cierpliwości starał się objaśnić mnie: „Trzymaj pan jej nos na horyzoncie!“. Gdzie i co było nosem maszyny, dość szybko się zorjentowałem, ale — trzymaj ten nos na czemś, czego absolutnie nie widzisz.

Po osiągnięciu wysokości 300 metrów, telefon kazał mi starać się utrzymać linję lotu. — Ani rusz nie mogłem sobie z tem poradzić do czasu, kiedy pojąłem, że trzeba bardzo delikatnie obchodzić się z drążkiem sterowym. A ten wściekły horyzont, który na wszelkie moje prośby pozostał głuchy i nie wyłaniał się, powiększał mą niezdarność. Trudno jest bowiem po raz pierwszy utrzymać równowagę w przestrzeni, tj. w trzech wymiarach, przy możliwości poruszania się w trzech płaszczyznach odrazu, nie posiadając ani jednego stałego punktu, dla ocenienia odchyleń od linji lotu. Widzicie Szanowni Czytelnicy, jakie to trudne.

W ciągu dalszych dni zrozumiałem, że owo trzymanie nosa na horyzoncie wyrabia zmysł równowagi, a każdy lot dalszy przynosi ruchy sterów coraz bardziej zautomatyzowane. Pozatem lot staje się spokojniejszy, ponieważ pilot nie denerwuje maszyny niepotrzebnemi ruchami.

W czasie pierwszych czterech lekcyj miałem za zadanie utrzymać samolot w linji prostej, — nie dać mu zboczyć w lewo, ani w prawo, w górę, ni w dół.

Nie mam jednak zamiaru opisywać szczegółów szkolenia. Latanie, o ile dotąd zrozumiałem, jest umiejętnością, w którą się trzeba wżyć praktycznie. Pisać o lataniu jest bezużyteczne. Musi się koniecznie lot wystudjować praktycznie, a wątpię czy najbardziej doświadczony pilot, potrafiłby przelać swą umiejętność na papier.

Celem korespondencji mojej jest poinformowanie PT. Czytelników „Lotnika“, o tem, jak uczy się młodzież w Angielskich Klubach Płatowców Sportowych.

Jednem z najważniejszych spostrzeżeń jest to, że nauka ta łatwo przeciąga się na dłuższy okres czasu, o ile uczeń jest zaangażowany w pracy zawodowej i nie jest w stanie często odbywać lotów, będąc zależny nietylko od stanu pogody, ale i od czwartego wymiaru (czasu). Oczywiście jest to nieprzyjemne dla entuzjasty, który po wstąpieniu do szkoły, chciałby w 24 godzinach przygotować się do lotu przez Atlantyk.

W pierwszy pogodny dzień lotu uczułem, że jakby wszystko stawało się coraz łatwiejsze. Nie zdołałem jeszcze przyzwyczaić się do ostrego planowania, a każdy wiraż pochylony, przy którym ziemia zdawała się zataczać, wydawał mi się conajmniej 70-cio stopniowy, mimo, że do tego było jeszcze bardzo, a bardzo daleko.

Nadszedł dzień, kiedy mój instruktor uznał mnie za godnego do wtajemniczenia w dalsze arkana nowej sztuki. W dniu tym postanowił on zrobić solidny krok naprzód i zapoznać mnie z właściwościami „równowagi“, na znacznej oczywiście wysokości. Trzeba wiedzieć, że równowagę utracić można przez stratę szybkości i strata ta da się doskonale porównać z stratą wioseł przy łódce na rwącej rzece. Żadne stery nie pomogą. Jedyna różnica jest ta, że łódka porusza się po powierzchni wody, a samolot w przestworzach trójwymiarowych.

Instruktor zatrzymał silnik, tłumacząc mi każdą fazę przez telefon, i zamiast puścić płatowiec w lot planujący, trzymał go stale „nosem w górę“ — „ponad horyzont“. Strzałka szybkościomierza wykazywała powolny, ale stały spadek szybkości. Wreszcie instruktor krzyknął w telefon „stery nie reagują“ i rzeczywiście dla zadokumentowania poruszył niemi gwałtownie. Samolot tem się zupełnie nie przejął. (D. n.)

Społeczeństwo a Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Najwyższy czas, by społeczeństwo nasze zdało sobie dokładnie sprawę z wielkiej doniosłości Ligi Obrony Powietrznej Państwa i stanęło w zwartym szeregu do pracy skutecznej, byśmy niczego nie zaniechali, żeby lotnictwo nasze doprowadzić do pełnego rozwoju.

Czyż naród wielki, który wywalczył sobie byt niepodległy, naród, który po raz drugi dotarł do brzegów Bałtyku, miałby nie uczynić wszystkiego, nie ponieść największych ofiar, by ujarzmić nietylko odzyskane polskie morze, lecz i opanować przestworza! Że są trudności gospodarcze i finansowe, które stoją w poprzek najlepszym usiłowaniom, to rzecz pewna, niemniej jednak zbiorowy wysiłek społeczeństwa może wiele osiągnąć. Jest to nakaz państwowy, niemniej ważny od istnienia wielkiej armji lądowej, gdyż w razie — nie daj Boże — zawieruchy wojennej, wojna powietrzna wyprze armję lądową i flotę morską i sta-

nie się najważniejszym problemem. Bez należycie rozwiniętej floty powietrznej otoczeni wrogiemi nam żywiołami, bylibyśmy zależni od nich politycznie i gospodarczo, zdani na ich łaskę. Tak być nie może, nie powino być i nie będzie!

W imię przyszłości i pokoleń po nas przyszłych, samo społeczeństwo, nie oglądając się na nic, powinno wielkim, wspólnym wysiłkiem stworzyć potężną flotę powietrzna.

Zastanawiając się nad przyczynami, które sprawiły, że w ciągu 8 lat niepodległego istnienia Polski lotnictwo nasze nie staneło na takim poziomie, jak w innych państwach zachodnich, musimy przyjść do przekonania, że w dużej mierze winę ponoszą tak czynniki rządowe, jak i ogół społeczeństwa, które zamykały oczy na wielkie i liczne niedobory żeglugi powietrznej.

Po wybuchu wojny lotnictwo zostało powołane do szeregu, jak wszystko w kraju. Od owego czasu aeronautyka tak szalone uczyniła postępy, że bezwzględnie w razie wojny wysunie się na plan pierwszy. Wykorzystanie lotnictwa w celach obserwacji strategicznej i wywiadu ma doniosłe znaczenie, pozatem wogóle wojna przyszłości musi być prowadzona zapomocą minimum sił fizycznych a maximum materjałów technicznych.

Jest to naturalnie zagadnienie przyszłości, kto jednak posiada zmysł przewidywania, musi liczyć się z temi możliwościami nawet w odległej perspektywie.

Niemniejsze korzyści wynikaja z rozwoju lotnictwa na polu gospodarczem, ekonomicznem i komunikacyjnem.

Sprawy te, kardynalnej wagi dla naszych interesów społecznych, stały się zasadniczym programem LOPP., której zadaniem jest propaganda, uświadamianie miarodajnych czynników, pozatem zadaniem Ligi jest wprowadzenie aeroplanu w te wszystkie dziedziny życia, gdzie może on z korzyścią zastąpić inne środki komunikacyjne. Flota powietrzna może u nas np. odegrać wielką rolę jako straż naszych granic; 1 400 km granicy z Sowietami wymaga ogromnych sił wojskowych i wielkiego wysiłku pieniężnego i w tym zakresie policja lotnicza może być zastosowana z ogromną korzyścią; usługi, jakie tu może oddać płatowiec są nieobliczone. Nie będziemy wyszczególniać innych zastosowań, w pierwszym rzędzie szybkości komunikacyjnej z najodleglejszemi krajami, kótra może nadać naszemu życiu społeczno - kulturalnemu duży rozmach.

A teraz należałoby sie zastanowić, jakie braki i najważniejsze niedobory posiada nasze lotnictwo i jakie postulaty i zadania najbliższe ma przed sobą LOPP. Niektórzy np. sądzą, iż najważniejszą rzeczą w rozwoju Ligi, to zdobycie jak największej ilości samolotów. Nabycie samolotów w zagranicznych fabrykach, o ile by się znalazły na to fundusze, nie przedstawia żadnych trudności. O wiele trudniej przedstawia się sprawa wyszkolenia pilotów, których mamy stosunkowo zamało. Dalej brak nam należycie rozwiniętej sieci lotniczej i hangarów, bez których niepodobna wprawić w ruch większej ilości aeroplanów, a rozumie się samo przez się, że o ile nie zdobedziemy włas-



Nowe Miasto, piękne miasteczko Wielkopolski, położone na północ od Poznania, nad szeroką wstęgą Warty. Zdjęcie lotnicze.

nego przemysłu lotniczego, w razie wojny będziemy zdani na obcych dostawców, co mogłoby pociągnąć za sobą groźne bardzo następstwa. LOPP. zdołała pozyskać duże poparcie ogółu, liczba jej członków jest ogromna; a jednak nie wystarcza to do podołania licznym brakom i niedomaganiom, jakie w lotnictwie naszem niestety istnieją. W pierwszym rzędzie Liga dążyć powinna do wyszkolenia jaknajwiększej liczby pilotów i w tym celu należałoby zorganizować specjalne szkoły. Również ważnym czynnikiem w lotnictwie są mechanicy, dla których przy szkołach lotniczych powinny być zorganizowane specjalne oddziały. Drugi punkt w akcji LOPP. — to rozbudowa sieci lotniczej i hangarów. Trzeci — Liga winna dążyć do stworzenia własnego przemysłu lotniczego.

Oto zadania i postulaty najważniejsze, od których zrealizowania zależy udoskonalenie naszego lotnictwa. **Charnas.**

Ofiarność śląskich kolejarzy

W ostatnim miesiącu odbył się w gmachu Dyr. Kol. w Katowicach walny zjazd przewodniczących kół LOPP. z całego terenu śląskiego. W zjeździe wzięło udział około 120 osób.

Zebranie zagaił p. prezes DKP. inż. Dobrzycki, witając w serdecznych słowach zebranych delegatów. Następnie p. prezes Dobrzycki w swem pięknem przemówieniu podkreślił znaczenie lotnictwa w ostatniej dobie, które jest znakomitym środkiem komunikacyjnym, stosowanym dziś już na wielką skalę w całym cywilizowanym świecie. Zaznaczył dalej p. prezes, że chcąc uchronić granicę naszego państwa, a tem samem bezpieczeństwo kraju własnego i swego mienia, musi całe społeczeństwo stanąć do apelu jak jeden mąż i otoczyć opieką lotnictwo polskie.



Walny Zjazd Przewodniczących Kolejowych Kół L. O P. P. na Górnym Śląsku. Uczestnicy w sali obrad. Przy stole prezydjalnym przewodniczący Prezes inż. B. Dobrzycki i inżynier A. Rybicki, po lewej.

Piękne i podniosłe przemówienie p. inżyniera Dobrzyckiego wywarło na słuchaczach wielkie wrażenie, potęgując i pogłębiając jeszcze bardziej myśl i ideę naszego lotnictwa wśród zebranych.

Następnie odczytano sprawozdanie sekretarza zarządu LOPP. p. Charnasa z działalności Wojew. Komitetu Kolejowego, z prac organizacyjnych, propagandowych i finansowych oraz z prac przy budowie lotniska w Katowicach i działalności centrali zarzadu LOPP. w Warszawie.

Z kolei przystąpiono do wniosków. Zabierali głos delegaci poszczególnych kół LOPP w sprawach organizacyjnych, propagandowych i innych. Między innymi zabrał głos p. Charnas, który podkreślając wielkie zasługi kolejarzy śląskich dla lotnictwa polskiego, postawił wniosek, aby kolejarze śląscy, jako dobrzy patrjoci ofiarowali Śląskiemu Komitetowi LOPP. samolot pasażerski pod nazwą „Kolejarz Śląski". Projekt ten hucznemi oklaskami został przez zjazd przyjęty jednogłośnie. W związku z tem przystąpiono natychmiast do

wyboru specjalnego komitetu, który zajmie się sprawą ufundowania tego samalotu.

Do komitetu „Fundacji Samolotu Pasażerskiego“ zostali wybrani: pp. prezes inż. Dobrzycki, inż. Rybicki, inż. Peczke, inż. Klocek, Wołczyk, Kołek, Charnas, Stephan, Skupin, Jozek, Baranek, Kołoch, Murek, inż. Pogorzelski, Janota, Guhz, inż. Zieniewski, inż. Miesionko, Fojcik, Wilczek.

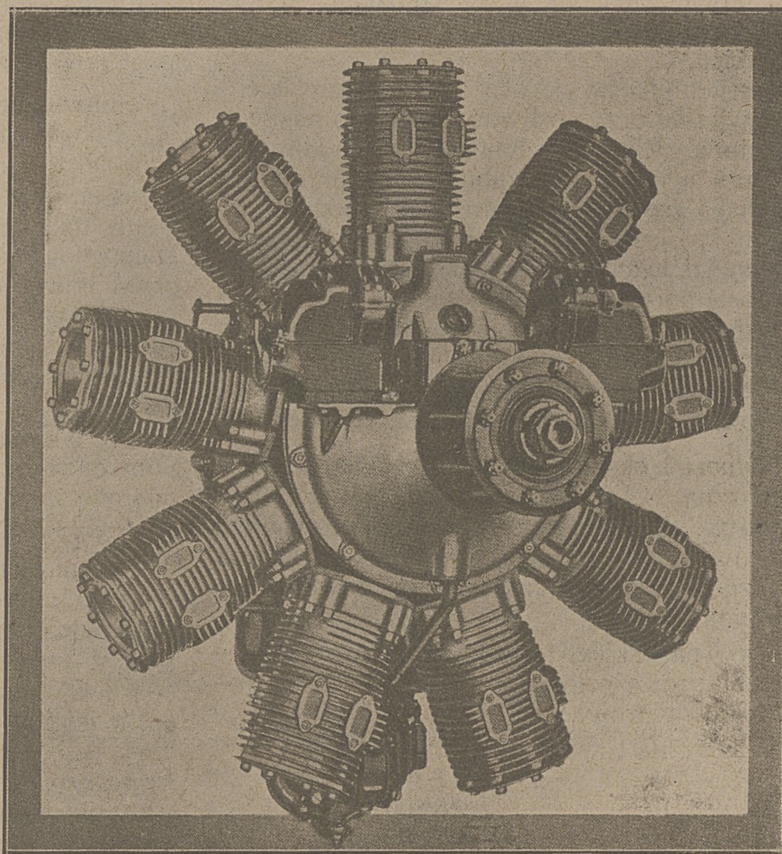
Przy tej okazji należy podkreślić, że p. inwręczenie dyplomów honorowych p. prezesowi inżynierowi Dobrzyckiemu i p. inżynierowi Rybickiemu, ofiarowanych przez ogół pracowników kolejowych w dowód zasług i uznania za prace w LOPP. Przy wręczeniu dyplomów przemówił w gorących słowach p. Kołek, podkreślając zasługi, jakie położyli pp. inż. Dobrzycki i inż. Rybicki dla rozwoju LOPP.

Przy tej okazji należy podkreślić, że p. in1 żynier Dobrzycki za czasów zaborczych, służąc jako oficer w armji niemieckiej w charakterze pilota i technika budował jedno z największych lotnisk w Niemczech w miejscowości Gotha a następnie w Polsce w Toruniu.

Amerykański silnik gwiaździsty-bezzaworowy. Zakłady Continental wypuściły na rynek silnik lotniczy nowego typu. Jest to 9-cio cylindrowy gwiaździsty, bezzaworowy silnik, o mocy 220 MK przy 1800 obr. min. Silnik ten posiada pojemność 787 cali³ i wagę 224 kg.

Pomysł zastosowania systemu bezzaworowego, nie jest nowy, datuje się od 1909 roku, kiedy dwuch szkockich inżynierów: Piotr Burt i Harry McCollum zbudowali taki pierwszy silnik. Zastosowanie tego systemu do silnika gwiaździstego jest amerykańską nowością. Teoretycznie, kształt silnika jest o wiele korzystniejszy aerodynamicznie, świeca zapałowa umieszczona w górnej części głowicy, znajduje się w najlepszem miejscu.

W Europie silniki stojące, chłodzone wodą z cylindrami w V, bezzaworowe budują firmy: Panhard-Levassoir i Minerwa.



PRZEGLĄD PRASY.

Kłopoty Paryża i Londynu z portami lotniczemi. „The Manchester Guardian Commercial“ w jednym z ostatnich numerów zamieszcza bardzo interesujący artykuł, omawiający sprawę portów dla żeglugi powietrznej Paryża i Londynu. Miasta te nie posiadając w swoich śródmieściach większych niezabudowanych terenów, musiały porty dla żeglugi powietrznej umieścić na peryferjach i chociaż połączono je z miastami wszelkiemi możliwemi środkami lokomocji (kolej, autobusy itd.), to jednak znaczna odległość w dużej mierze niweczy korzyści komunikacji powietrznej, szczególnie na małych odcinkach, jak np. Paryż — Londyn, która to przestrzeń wynosi 375 km. Dlatego też francuskie towarzystwo żeglugi powietrznej „Air Union“ zamierza zorganizować linję hydroplanową, której płatowce lądowałyby w Paryżu na Sekwanie, w Londynie zaś — na Tamizie. Organizacja tej linji napotyka na du-

że trudności ze względu na panujące nad Tamizą w Londynie mgły, goszczące tam znacznie częściej, niż na lotnisku lądowem londyńskiem w Croydon. Przeszkoda ta jednak zostanie usunięta przez wprowadzenie urządzeń świetlnych, przebijających mgłę i najprawdopodobniej Londyn otrzyma nowy port lotniczy wodny w samem centrum miasta, koło mostu Westminsterskiego. Dziennik angielski kończy swój artykuł, iż poza bezpośrednią korzyścią, jaką osiągnie z nowego portu lotniczego lotnictwo komunikacyjne, będzie miało ono znaczenie poważniejsze, jako propagator istoty lotnictwa. Nie można sobie bowiem wyobrazić lepszego środka przyzwyczajania ludzi do żeglugi powietrznej, jak przez codzienne stykanie się z odlotami i przylotami samolotów pasażerskich.

Artykuł ten wyjęty z angielskiego dziennika świetnie przystosować można do naszych stosunków. Chociaż bowiem posiadamy w Warszawie liczne i niezabudowane przestrzenie, blisko śródmieścia położone, to jednak nie chcemy pamiętać o potrzebach żeglugi powietrznej. Jeżeli już koniecznie trzebaby było przenosić port lotniczy dla żeglugi powietrznej z Mokotowa, czyżby nie znalazło się lepszych miejsc od odległego o 7 km Okęcia? Wystarczy wymienić obszerne pola za mostem Poniatowskiego, łąki Skaryszewskie, Kamionek itd.

Import i eksport towarowy Francji drogą powietrzną. „Le Matin" publikuje ciekawą statystykę importowanych i eksportowanych towarów do i z Francji drogą powietrzną za poszczególne lata od czasu zorganizowania komunikacji lotniczej.

Do paryskiego portu lotniczego w Le Bourget przywieziono z zagranicy drogą powietrzną towarów:

w r. 1921	wartości	8 000 000	fr.
1922	„	12 200 000	„
1923	„	16 800 000	„
1924	„	37 200 000	„
1925	„	64 500 000	„
1926	„	100 600 000	„

Wywieziono zaś samolotami:

w r. 1921	towarów	wartości	16 000 000	fr.
1922	„	„	29 600 000	„
1923	„	„	60 800 000	„
1924	„	„	89 000 000	„
1925	„	„	125 700 000	„
1926	„	„	189 800 000	„

Cyfry powyższe są imponujące i winny być dowodem dla naszych władz skarbowych, iż jaknajprędzej należy porty lotnicze wyposażyć w urzędy celne na wzór dworców kolejowych. Żegluga powietrzna bowiem, szczególniej na linjach międzynarodowych, w najbliższym już czasie odegrać musi bardzo poważną rolę w dziedzinie obrotu towarowego. Bez urzędów jednak w portach lotniczych, któreby bezzwłocznie po nadejściu towarów mogły przeprowadzać formalności celne, rozwój ruchu towarowego na powietrznych linjach międzynarodowych jest niemożliwy, gdyż odsyłanie przesyłek z lotnisk do odległych urzędów celnych i długie manipulacje niweczą najzupełniej korzyści szybkiego przewozu samolotami. Zrozumiała to dawno zagranica, wyposażając swe porty lotnicze od samego początku w urzędy celne i, jak wykazuje wyżej wymieniona statystyka, na rezultaty nie trzeba było długo czekać. Wzrost ruchu towarowego na międzynarodowych linjach lotniczych będzie tym faktorem, który poważnie przyczyni się do samowystarczalności finansowej towarzystw żeglugi powietrznej.

Subwencje niemieckie na lotnictwo. „L'Aero - Sports" donosi, iż komisja główna Reichstagu uchwaliła dodatkowe kredyty do budżetu Ministerstwa Komunikacji w wysokości 2 miljonów mk zł dla subwencjonowania zakładów „Zeppelina" we Friedrichshafen. Dyrektor fabryki bowiem Eckener oświadczył, że fundusze fabryki pozyskane z ofiar publicznych wystarczyły wprawdzie na pokrycie kosztów opracowania planów i przeprowadzenia prób, jednak że do budowy nowego sterowca minimalnie potrzebna jest suma 2 miljonów mk. — Subwencja rządowa przeznaczona będzie na budowę Zeppelina L. 27, który ma być użyty do komunikacji powietrznej Europa-Ameryka.

Lotnictwo i badania archeologiczne. Czasopismo angielskie, poświęcone sprawom archeologicznym „Antiquity" zamieszcza w ostatnim numerze ciekawy artykuł, poświęcony omówieniu zastosowania samolotu do badań archeologicznych. — Autor, jeden z najpoważniejszych archeologów angielskich Trotter stwierdza, że jedynie dzięki zdjęciom, dokonywanym zgóry, a więc z samolotu, można potwierdzić różne legendarne wiadomości. Tak naprzykład Trotter przytacza, że podania ludowe powiadały, że w Stonehenge w Anglji znajdowała się przed wiekami świątynia poświęcona bóstwu słońca. Dopiero dzięki zdjęciom okolicy, porobionym z samolotu, można było potwierdzić legendę i nabrać wyobrażenia nietylko o rozmiarach, a nawet architektonicznym planie olbrzymiej budowli. Jako dalszy przykład podaje autor legendę o królu Arturze i jego wspaniałym kraju, położonym pomiędzy wyspami Scilly a Cornwall, który obecnie zalewają fale Oceanu Atlantyckiego. Dzięki zdjęciom porobionym z samolotu, stwierdzono prawdziwość legendy i ustalono nawet położenie gościńców kamiennych, łączących wyspy Scilly.

DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

AUSTRJA.

LINJA WIEDEŃ — RZYM
(Transadriatica)

Rozkład lotów:

Poniedziałek, środa, piątek		Wtorek, czwartek, sobota
9.30 ↓	Wiedeń	↑ 17.00
10.30	Graz	16.00
10.35	Graz	15.55
11.15	Klagenfurt	15.15
11.45	Klagenfurt	14.45
13.30	Wenecja	13.00
14.15	Wenecja	12.00
17.45 ↓	Rzym	↑ 8.30

Ceny:

	austr. szyl.
Wiedeń — Graz	45.—
Graz — Klagenfurt	45.—
Klagenfurt — Wenecja	45.—
Wiedeń — Wenecja	135.—
Wiedeń — Rzym	260.—

Bagaż wolny 15 kg. *1-7-5*

CZECHY.

LINJA PRAGA — KOSZYCE
Państwowa linja lotnicza

Rozkład lotów:

8.00	14.00 ↓	Praga ↑	10.15	16.15
9.30	15.30	Brünn	8.40	14.50
9.45	15.45	Brünn	8.30	14.30
10.45	16.44	Preszburg	7.30	13.30
11.15	—	Preszburg	—	11.00
14.15	— ↓	Koszyce ↑	—	8.00

(„Prager Presse" z 15. 3. 27) *2-7-5*

NIEMCY.

Lotnisko De Kooy (koło Helder). W południowej części lotniska odbywają się prace ziemne na powierzchni o szerokości 250 m i długości 300 m. Plac pracy oznaczony jest w dzień czerwonemi chorągiewkami i białymi pasami.

(Bericht aan Luchtvarenden, 9/27). 3—7—5.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

1 Powieść lotnicza.

Siedemnasta eskadra poszła „do pola". Drugi rok wojny bolszewickiej — kilku pilotów z rozbitych eskadr, parę aparatów, jeden niemiecki, kilka włoskich, potrzaskane to a połatane, ze śpiewającemi silnikami.

Potem, — jak to w lotniczem życiu — piloci, jeden z rosyjskiej armji zaciąga śpiewający, drugi z niemieckiej świeci monoklem w oku. Trzeci „Francuz", że niby na francuskim froncie latał. No i jeszcze kilku krajowego wyrobu.

Wezwał dowódca Józka Wyszomirskiego i powiedział:

— Masz eskadrę 17, siedem aparatów jedenastu ludzi do latania, pojutrze idziesz w pole.

Błysnęły dziwnie oczy Józka, że był „świeżo żonaty".

Uścisnął „grabę" dowódcy. Potem była „popijocha" jak to w lotniczem życiu bywa, wieczorem zaczęli, rano skończyli..., zdemolowali trzy lokale, rozbili cztery knajpy, spakowali samoloty, i poszli „do pola" jak na bal.

W polu, jak to lotnicze życie... Wieś, chałupki, każdy ma swoją „kwaterę" — Felka, Maćka za ordynansa i przygody żołnierskie jak to bywa z dziewuchami, ba i z miasteczka, czysta zakrapiana... Żydówka, szwaczka, służąca... co na drodze, to nieprzyjaciel, — we wsi i w miasteczku.

Drżyjcie długobrode szynkarze!

Do rana, a rano trza jak stalówka, jak fiszbin!...

Zdrzymniesz się, rozkaz masz, twoja kolej, leć na złamanie karku... Maszyna trzeszczy połatana, motor ci do tańca gra, kule ci wyją marsza pogrzebowego.

Nie wrócił ten i tamten... A ci, co żyją, bawią się i piją, byle dziś!... Jutro może śmierć w swe kościste łapy pochwyci, a na ziemię rzuci kupę kości...

Więc wesołe jest życie w eskadrze. Nikt o jutrze nie myśli, bo „dzisiaj" to hasło, to życie!...

Jedynie może większą rozwagą grzeszy Józef Wyszomirski, bo dowódca... No i jego przyjaciel — Maryś Wydżga z francuskiej szkoły, — ba nad Verdunem latał, Paryża bronił, teraz Polsce służy.

Pije może mniej od innych i jakoś trochę rozważniej, jakby nie na dziś tylko miał żyć.

Kpią z niego koledzy, żartują, ale lubią go wszyscy. Dziwny jest, spokojny a skromny, chociaż podobno politechnikę francuską, akademję lotniczą studjował, toć się przecież tem

Stacja radjo w Königswusterhausen nadaje co 10, 11 i 12 każdego miesiąca określone litery na dokładnie ustalonych długościach fal. Służy to dla dostrojenia aparatur nadawczych na płatowcach i w radjostacjach lotniskowych.
(Nachrichten f. Luftfahrer 12/27). 4—7—5.

Lotnisko Wrocław - Gandau. Na terenie lotniska odbywają się prace ziemne. Przy lądowaniu należy zachować ostrożność.
(Nachrichten f. Luftfahrer 12/27). 5—7—5.



POLSKA.

Zrzeszenie polskich przemysłowców lotniczych. W dniu 15. 3. odbyło się drugie organizacyjne posiedzenie Zrzeszenia polskich przemysłowców lotniczych. Obradom przewodniczył dyrektor Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" p. Wygard.

Obecni byli przedstawiciele: podlaskiej wytwórni samolotów w Białej Podlaskiej, fabryki samolotów „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem, fabryki silników lotniczych „Avia" w Warszawie, fabryki śmigieł Szomański, fabryki cellonu „Avia", fabryki wyrobów metalowych „Iskropol", Towarzystwa Komunikacji Powietrznej „Aerolot", fabryki silników „Autoremont", fabryki opon do kół samolotowych „Pneumatyk", walcowni metali w Dziedzicach, fabryki aparatów precyzyjnych Fraget, fabryki Norblin, Buch i T. Werner, fabryki linek stalowych Deichpel, wytworni wyrobów metalowych „Warmet", zakładów chemicznych „Grodzisk", fabryki kleju „Certus".

wcale nie pyszni, a przeciwnie, gotów zawsze każdemu do pomocy i usługi.

Pilnuje eskadry, pilnuje kolegów, ale żeby się kiedy Józkowi poskarżył — o nie!... Jak się kolega zabawi, to za niego motor zrewiduje, ba i lot zrobi. A już do samolotów to jest dziwny majster! Zdawałoby się, że dusza w motorze siedzi, że mu serce z motorem bije...

To też nie ma lekarza dla potrzaskanych, połatanych samolotów nad Marysia. Zna każdą maszynę, to jakby cząsteczka jego duszy.

Nic też dziwnego, że Maryś jest ulubionym przyjacielem Józka dowódcy.

Dni przychodzą coraz gorsze. Już samoloty ledwo idą w górę, ledwo kadłuby jakimiś pudełkami od pomarańczy wyłatał, a dziwnym jakimś przez siebie wykombinowanym klajstrem wysmarował pomysłowy wynalazca — Maryś.

Trumny to już skrzydlate — nie samoloty! Nic też dziwnego, że piloci piją... Wczoraj Bolek z frontu nie wrócił, jutro może Czesiek, Walek... Janek...

Więc piją Janki, Cześki bawią się z dziewczętami — aby dzisiaj! Nawet Marysiowi ręce od codziennej pracy opadają, gdy widzi śmierć zbliżającą się, płynącą w benzynie z wodą i w oleju z piaskiem.

Smutno tam musi być na tyłach, w sztabach, w intendanturze, źle się tam dzieje! Pomocy, opieki żadnej dla eskadry. Więc za ostatni grosz piją wszyscy do białego rana...

Józek mówił — Maryś tak bym chciał jeszcze moją Olę zobaczyć, pożegnać — nim... I nie skończył, — bo i poco... Porozumieli się...

Tylko Maryś nie ma na świecie nikogo. Nie pragnie nikogo zobaczyć. Niczyje serce dla niego nie bije. Ot wojna, — długa droga do Polski... Po wojnie europejskiej, wojna polska. Nie było czasu! Były miłostki, na miłość czasu brakło.

Wojna... Dziewiętnastoletni chłopak we Francji poszedł w szeregi. Z politechniki. — Szkoła lotnicza, tyle pracy!... Francuski front. Potem dniem i nocą do Polski. I potem wojna nasza o wolność. Lwów — bolszewicy.

Precz smutki, napijemy się wódki!...

Zimowy poranek, — gruchnęła wieść po obozie i skacze od kwatery do kwatery, od Janka do Cześka.

Pani Wyszomirska przyjechała!... Wykrzywiły się twarze... Djabli babę nadali. Trzeba teraz będzie spokojnie, przyzwoicie...

Ale już w obiad wypogodziły się twarze. Pani Oleńka Wyszomirska... Przyjechała z dzieckiem, saniami... Maleństwo takie, rączki wyciąga.

Pierwszy pochwycił Janek, potem Czesiek. Każdy musi choć na chwilę pohuśtać, w

Zebrani uchwalili przyjęcie statutu, opracowanego przez komisję wybraną na pierwszem posiedzeniu organizacyjnem i dokonali wyboru prowizorycznego Zarządu Stowarzyszenia.

Do Zarządu weszli przedstawiciele trzech wytwórni płatowców, to jest w Białej Podlaskiej, w Ławicy pod Poznaniem i w Lublinie, fabryki silników lotniczych „Avia", Towarzystwa Komunikacji Powietrznej „Aerolot" oraz pomocniczego przemysłu lotniczego w osobie delegata fabryki „Fraget".

Zrzeszenie ma celu prace nad stworzeniem warunków sprzyjających rozwojowi rodzimego przemysłu lotniczego, krzewienie pośród członków zasad solidarności zawodowej, konsolidowanie i obronę interesów ekonomicznych, przemysłowych i handlowych polskiego przemysłu wogóle, a w szczególności członków Zrzeszenia przez zwoływanie zjazdów i narad dla rozpatrywania zagadnień i spraw zawodowych, prowadzenie statystyk, ogłoszenie drukiem prac z dziedziny przemysłu lotniczego, organizowanie dla członków Zrzeszenia spółek towarowych (bez przymusu należenia) dla wspólnego zakupu surowców, współdziałanie przy regulowaniu stosunków między członkami Zrzeszenia wzajemnie, lub też między członkami Zrzeszenia a ich pracownikami.

Wszelkiego rodzaju propaganda rodzimego przemysłu lotniczego przez organizowanie konkursów i wystaw tak w Polsce, jak i zagranicą oraz popieranie twórczości technicznej na polu lotnictwa.

Badania wszelkich zarządzeń ekonomicznych i reform prawodawczych, administracyjnych i finansowych, dotyczących interesów członków Zrzeszenia jako też wszelka inicjatywa w tym kierunku.

Utrzymywanie biura informacyjnego.

Stworzenie Zrzeszenia, które konsolidując młody nasz przemysł lotniczy niewątpliwie przyczyni się do jego dalszego rozwoju i zupełnego uniezależnienia się od zagranicy, powitać należy z największą radością i uznaniem.

Letni rozkład lotów. W pierwszych dniach kwietnia polskie towarzystwa żeglugi powietrznej zamierzają wprowadzić na swoich linjach nowy rozkład lotów, na okres wiosny, lata, i jesieni. Rozkład ten ma być uzgodniony z połączeniami kolejowemi, tak aby pasażerowie z prowincji mogli bezzwłocznie odbywać dalsze podróże samolotami, względnie przybywając samolotami mogli bez straty czasu odbywać dalsze podróże na prowincję kolejami. Ponadto w nowych rozkładach lotów uwzglę

---

jasne oczki popatrzeć. Do wszystkich łapki wyciąga, bobas taki... Zupełnie, jakby ci ludzie, domu, rodziny pozbawieni, nagle to wszystko odnaleźli...

Bobas taki łapki wyciąga... Jankowi zerwał gwiazdki z epoletów.

— Zdegradowany! — tyle śmiechu.

Czesiek kożuch wywrócił i niedźwiedzia udaje, łazi na czworakach po izbie...

Józkowi oczy ze szczęścia łzami zachodzą. Oleńka do niego! z dzieckiem. Taki szmat drogi!...

Chciał się gniewać — nie mógł. Łzy w gardle, no i Oleńka pokazuje dumnie pozwolenie od dowódcy frontu.

Niema już więcej wódki, niema dziewcząt, niema zabawy, tylko ten „Bobaś", co rączki wyciąga do ludzi, co może nigdy... nigdy, bo — jutro — śmierć!...

Rada w radę, uradzono, że trzeba chrzciny, bo pani Oleńka mówi, że po to tu przyjechała. Każdy chciał, wszyscy zazdrościli, ale przecież wybór był słuszny, ten najpracowitszy, prawa ręka i najlepszy przyjaciel dowódcy... Maryś będzie chrzestnym ojcem. W mig się rozbiegli. Sanie jakieś przyrządzono i do miasteczka.

Toż to była radość! Niektórzy to i latami w kościele nie byli. Teraz wszyscy. — I to dziecko, co chrzcili, to jakby komunja, to jakby dalekie — takie — dalekie szczęście rodzinne dla wszystkich!

A i siwemu księżynie się jakoś łza po policzkach stoczyła. A Maryś, kiedy tulił dziecko do piersi, to mu się zdało, że jakby jakaś cząsteczka dalekiego, nieznanego szczęścia spłynęła na niego. Że nie jest już sam na świecie, że jest już ktoś, kim się opiekować będzie — gdyby...

Ale co tam — skąd smutne myśli. Radości nie było końca. Na plebanji u księdza — potem jeszcze na kwaterze... i te oczy pani Oleńki, co z wdzięcznością patrzyły na kolegów męża za tak gorące przyjęcie.

Janek wytrzasnął skądś parę butelek wina. Pito maleńkiemi kieliszkami, żeby na dłużej starczyło. Za to toastom nie było końca. Późno w noc rozeszli się po kwaterach, zostawiając Józka z żoną. — Raz jeszcze każdy spojrzał na cicho śpiącego „Bobasa" i nie wiedzieli czego bardziej Józkowi zazdrościć — czy pięknej żony — czy bobasa.

O Józku, Józku, jakżeś ty szczęśliwy.

ROZDZIAŁ II.

Zazdrość.

Śnieg skrzypiał pod nogami, głęboko zapadły w duszę Marysia piękne oczy Oleńki. Zdają się patrzeć z bieli skrzącego się w śniegu, wyzierać z cieniów nocy,

dniono bezpośrednie połączenie z zagranicznemi linjami lotniczemi.

Urząd pocztowy w warszawskim porcie lotniczym. Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Warszawie zamierza utworzyć w najbliższym czasie w warszawskim porcie lotniczym urząd pocztowy dla obsługi poczty lotniczej. Zaprowadzenie urzędu będzie miało niezwykle doniosłe znaczenie dla rozwoju ruchu pocztowo-lotniczego, gdyż dzięki niemu poczta, nadchodząca samolotami, będzie mogła być bezzwłocznie doręczana adresatom, a również poczta nadawana do przewozu samolotami zbierana będzie ze skrzynek pocztowych w urzędzie pocztowym na lotnisku, co wpłynie na znaczne zmniejszenie czasu manipulacji. Byłoby pożądanem, aby obok urzędu pocztowego utworzony został na lotnisku równocześnie urząd celny.

Zakończenie pierwszego kursu mechaników lotniczych. W niedzielę, dnia 3 bm. o godzinie 11 przed południem w sali posiedzeń Centr. Towarzystwa Rolniczego odbyło się uroczyste rozdanie świadectw absolwentom I. kursu mechaników lotniczych, oraz otwarcie II. kursu. — Kursy zorganizowane zostały i prowadzone są przez Warszawski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Wystawa L. O. P. P. a Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych. W wystawie organizowanej przez L. O. P. P., która odbędzie się między 30. 4. a 31. 5. br. w Warszawie w „Łobzowiance" weźmie udział Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych, wystawiając eksponaty naszych wytwórni płatowców, silników, towarzystw komunikacji powietrznej i pomocniczego przemysłu lotniczego. Wystawa ta zatem będzie po raz pierwszy przeglądem całokształtu naszego lotnictwa.

Port lotniczy w Gdańsku. Senat gdański na rozbudowę portu lotniczego przeznaczył 20 tysięcy guldenów. Suma ta zużyta będzie na niwelację terenu, poprawę dróg dojazdowych i t. d.

ANGLJA.

Propaganda Fabryki de Havilland. Słynny lotnik angielski Alan Cobham udał się okrętem „Berengaria" do Ameryki celem dokonania szeregu lotów propagandowych ponad Stanami Zjednoczonemi.

Zazdrość — tak zazdrość! Czemu on nigdy? Czemu na jego szyji takie białe czyste ramiona nigdy?

Z akademji do wojska. I nigdy, nigdy. Jutro może śmierć na potrzaskanym aparacie. I zazdrość — zazdrość — i takie pragnienie szczęścia. Karci je w sobie, dusi. To przecież nie szlachetne, jednak wraca z podwójną siłą i rzuca przed oczy, wyciąga — niesprawiedliwość!

Uciekał. Wrócił do swej chałupki - kwatery. Pukał, obudził Felka ordynansa. Nic nie mówi — a czemu ten Felek gada — o „Bobasie" — o pani Wyszomirskiej, o chrzestnym ojcu, gdy serce Marysia zdaje się wyć jak pies osamotniony, zbłąkany wśród pola i drogi.

Kładł się spać, gdy do drzwi zapukał ktoś. Pan kapitan wzywa wszystkich oficerów natychmiast do siebie do kwatery.

Maryś ubrał się spiesznie — wyszedł. Serce drży jakimś dziwnem, strasznem przeczuciem, a zarazem jakąś nadzieją, niejasną, mglistą a rozkoszna.

I znowu śnieg skrzypi pod nogami a nogi drżą i zdają się palić. Biegł już prawie. Wpadł do izby dowódcy. Za nim otwierają się drzwi, raz po raz i w obłokach mrocznej pary stają po kolei wszyscy.

Przy piecu siedzi, grzeje się oficer ordynansowy dowództwa frontu. W głębi zatrwożona, wodząc lękliwym wzrokiem po obecnych, siedzi Oleńka.

Józef mówi do kolegów cicho, jak gdyby chcąc, żeby ona nie słyszała.

Jest rozkaz z dowództwa frontu. Jutro o świcie ma wylecieć samolot, przelecieć przez nasze linje, a potem wgłąb nieprzyjacielskiego terytorjum, razem około 180 kilometrów.

Pobledli wszyscy, wiedzą co to znaczy... Przy opłakanym stanie samolotów eskadry, to śmierć pewna.

Józef ciągnął dalej nieco drżącym głosem.

— Wobec tego, że wiecie, co to znaczy — ja nie mogę. — Tu spojrzał po obecnych. — Nie mogę wydać rozkazu... A jednak jeden z nas musi to zrobić. Zadanie jest trudne, chodzi o zniszczenie eskadry nieprzyjacielskiej, która według doniesienia wywiadu rozbiła tam swoje hangary i zagraża naszej ofenzywie. O świcie będą jeszcze nieprzygotowani, zatem jest możliwość zniszczenia ich. Od tego zależy los naszej armji — wtrącił z ogniem w oczach oficer ordynansowy.

— Zatem jeden z was dokonać tego musi — rzekł twardo Józek.

Dreszcz przeszedł po obecnych, mimo to ozwali się wszyscy chórem:

— Ja jestem gotów!

Spojrzał na nich z wdzięcznością.

— Jest wielu chętnych, wobec tego proponowałbym byśmy ciągnęli losy.

(Dalszy ciąg nastąpi)

Lotnictwo handlowe w Anglji w r. 1926. Niedawno opublikowana urzędowa statystyka angielska stwierdza, że ruch pocztowo - lotniczy w r. 1926 wzrósł w stosunku do poprzedniego roku o 80 procent. Najwięcej poczty lotniczej przewieziono na linjach międzynarodowych, w obrocie z Szwajcarją, Belgją, Holandją, krajami Skandynawskiemi, Niemcami, Rosją. W r. 1926 przewieziono na linjach angielskich ogółem: 17 000 funtów poczty i 25 000 kg towarów.

CZECHY.

Rozszerzenie sieci lotniczej Czechosłowacji a Niemcy. „Prager Presse" donosi, iż w bieżącym roku poza linją Berlin — Praga — Wiedeń, która otwarta została 21 ub. m., utworzone zostaną dalsze dwa połączenia lotnicze między Czechosłowacją a Niemcami. Jedna linja prowadzić będzie z Bremeny przez Lipsk do Pragi, druga zaś — z Wrocławia przez Gliwice, Berno do Wiednia.

FRANCJA.

Rekord wysokości. Dnia 29 ub. m. lotnik francuski Demouget zdobył rekord światowy w osiągniętej wysokości na hydroplanie. Wzbił się on mianowicie w powietrze na 8 980 m. — Dotychczasowy rekord światowy wynosił — 6 000 m.

Nagrody lotnicze Francji na r. 1927. Francuski minister Handlu, Przemysłu i Lotnictwa Bokanowski ogłosił listę nagród państwowych, jakie przewidziane są w roku bieżącym za czyny lotnicze. Pierwszą nagrodą jest suma 140 tys. franków dla konstruktora samolotu, który zdobędzie rekord szybkości oraz 60 000 franków dla konstruktora silnika tegoż samolotu. Druga nagroda wynosi 50 000 franków, która przyznana będzie konstruktorowi samolotu, który zdobędzie rekord najdłuższej drogi. — Trzecia nagroda stanowi sumę 50 000 franków za najdłuższy lot bez lądowania oraz 30 000 franków dla konstruktora silnika tegoż samolotu. Wreszcie wyznaczono 25 000 franków dla konstruktora samolotu, który osiągnie najwyższą wysokość, oraz taka sama suma dla konstruktora silnika. Nagrody przyznane będą w dniu 31 października 1927 r. Nagrody przyznane mogą być jedynie konstruktorom francuskim za samoloty i silniki wyprodukowane w fabrykach francuskich. — Kiedy też w Polsce będziemy posiadali nagrody wyznaczone przez rząd.

Przygotowanie do przelotu ponad Atlantykiem Dwaj lotnicy francuscy, Nusgesser i Coli, zamierzają w najbliższych tygodniach dokonać przelotu z Francji do Ameryki. Podróż podjęta ma być na samolocie „Goliath", na którym obecnie lotnicy dokonują szeregu prób w Chartres.

HOLANJA.

Holenderskie linje lotnicze. Wedle doniesień pism angielskich, Holenderskie Tow. Żeglugi Powietrznej („Koninklijke Luchtvaart Maatschappij") zamierza w bieżącym roku utrzymywać ruch na następujących linjach:

1. Amsterdam — Roterdam — Londyn — 3 razy dziennie.
2. Amsterdam — Roterdam — Paryż — 2 razy dziennie.
3. Amsterdam — Kopenhaga — Malmö łącznie ze szwedzkiem Tow. „Aerotransport" z połączeniem Amsterdam — Kopenhaga przez Hamburg.
4. Amsterdam — Roterdam — Bazylea, łącznie z bazylejskiem Tow. Żeglugi powietrznej „Balair".

NIEMCY.

O bezpieczeństwie żeglugi powietrznej. Pisma niemieckie donoszą, iż dnia 25 bm. odbędzie się w Berlinie posiedzenie państwowej rady lotniczej, celem omówienia problemów podniesienia gwarancji bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Przedewszystkiem ma być załatwiona sprawa wydania dokładnych map lotniczych, któreby orjentowały nietylko pilotów samolotów komunikacyjnych, jak uczniów i lotników sportowych, o grożącem im w powietrzu niebezpieczeństwie (wysokie szczyty gór, przewody o wysokiem napięciu itd.).

Drugą ważną kwestją będzie wyposażenie wszystkich tras linji komunikacyjnych w urządzenia sygnalizacji świetlnej, któreby umożliwiały loty w ciemności i we mgle.

Zawody szybowców w Niemczech. W tegorocznych zawodach szybowców w Niemczech weźmie udział około 30 współzawodników. Większość szybowców wykonana została przez koła lotnicze młodzieży politechnik. —

Zbrojenia lotnicze Niemiec. Z Brukseli donoszą, iż w czasie obrad nad budżetem Ministerstwa Spraw Zagranicznych referent budżetu zwrócił uwagę Izbie na olbrzymie zbrojenia lotnicze Niemiec. Wielkie ilości samolotów, jakie Niemcy posiadają i które obecnie służą dla celów handlowych, każdej chwili zamienione mogą być na maszyny wojskowe. — Vandervelde potwierdził te obawy i podkreślił, że jeżeli Niemcy nie zaprzestaną produkcji samolotów i środków chemicznych, to będzie to poważnem niebezpieczeństwem dla pokoju Europy.

Niemiecki Instytut Badań Lotniczych. Pisma niemieckie donoszą, iż Centralny Instytut Badań Lotniczych Niemiec ma zostać przeniesiony z Adlershof pod Berlinem do Stuttgartu. Instytut ten założony został w r. 1912 i ma na celu badanie statków powietrznych pod względem ich zalet aerodynamicznych, wydawanie świadectw zdolności lotów, a wreszcie wszelką pracę w kierunku rozwoju i doskonalenia wynalazków lotniczych.

W instytucie pracuje ponad 200 inżynierów i techników.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Nowe przeloty nad Atlantykiem. Komandor marynarki amerykańskiej lotnik Noel Davis zamierza w najbliższym czasie przelecieć bez lądowania ponad Atlantykiem z Nowego Jorku do Paryża.

SZWECJA.

Żegluga powietrzna i kolej. Zarząd kolei szwedzkich zawarł umowę ze szwedzkiem towarzystwem żeglugi powietrznej „Aerotransport" w sprawie wspólnego przewozu towarów. Wszystkie przesyłki pospieszne, idące na południe, których rozmiary nie przekraczają 8 dcm^3 przewozi kolej tylko do Malmö, skąd zabierają je dalej samoloty. Ilość przesyłek określona została na każdy samolot w wysokości 100 kg. Wprowadzenie tej inowacji ma niezmiernie doniosłe znaczenie dla rozwoju żeglugi powietrznej, gdyż z jednej strony zabezpiecza samolotom tonaż, z drugiej zaś przyzwyczaja ogół do przyspieszonego obrotu ruchu towarowego, co w konsekwencji musi postawić żeglugę powietrzną w rzędzie niezbędnych środków lokomocji.

WŁOCHY.

Włoski król podróżuje samolotem. Dnia 30. 3. król włoski w towarzystwie podsekretarza stanu dla spraw lotnictwa Balbo i szefa sztabu lotnictwa dokonał lotu okrężnego nad Rzymem. — Samolot prowadził pilot niemiecki Zimmermann, zdobywca nagrody Coppa dei Ré. Lot ten był pierwszym, jaki król włoski zrobił w swoim życiu.

Z ruchu wydawniczego.

Ukazał się nowy numer **„Życia Technickiego"** o następującej treści: Inż. Fr. Krzysik: „Zagadnienie wyższego szkolnictwa leśnego" (ciąg dalszy). Inż. T. Kluz: „Metoda punktów stałych" (ciąg dalszy z 3 wykresami).. Ciekawy artykuł P. Pawłowskiego „Zasady budowy portów" (z 2 rysunkami). Inż. W. Romer: „Nieco o drukarstwie". Inż. E. Żaczyński: „Wycieczka wydziału inżynierji na Kresy Wschodnie". Akademicka Sekcja L. O. P. P. — Konkurs na projekt hangaru. — Ze świata technicznego. — Przegląd wydawnictw. — Kronika techniczna. W dziale rysunkowym — dalszy ciąg reprodukcji prac szkolnych Studentów Architektury Pol. Lwowskiej 21 rysunków.

„Życie Technickie", starające się popularnemi artykułami zainteresować ogół młodzieży akademickiej, powinno się znaleźć na stole każdego studenta.

„Rzeczy Piękne". Czasopismo poświęcone sztuce stosowanej wydawane przez Miejskie Muzeum Przemysłowe im. Dr. A. Baranieckiego w Krakowie, zamieszcza szereg prac o przemyśle artystycznym, obficie ilustrując każdy zeszyt okazami z zakresu sztuk i rzemiosł. Ostatnio ukazał się zeszyt 2-gi, który zawiera:

„Kilka uwag o przemyśle artystycznym" Kazimierza Witkiewicza. „Znaczenie fresku w dekoracji ściennej" Jerzego Winiarza. „Rozwój sztuki ludowej na Kaszubach" I. Gulgowskiego i t. d.

W rycinach zamieszczone są: meble, freski, ceramika, hafty, aplikacje, wyroby srebrne i t. d.

Lot Polski Nr. 4. Za przykładem „Lotnika" wydał „Lot Polski" wydawany przez L. O. P. P. specjalny numer górnośląski. Na treść składają się po większej części artykuły te same co w „Lotniku". Wydany numer doskonale, bogata treść, dużo ilustracji, dobry papier.

Całość numeru uzmysławia rozwój pracy w dziedzinie lotnictwa na Górnym Śląsku. Cena 1.20 zł.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.